

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ,
ПАТЕНТАМ И ТОВАРНЫМ ЗНАКАМ
(РОСПАТЕНТ)

Бережковская наб., 30, корп. 1, Москва, Г-59, ГСП-5, 123995. Телефон (8-499) 240- 60- 15. Факс (8-495) 234- 30- 58

На № 2412 от 138683 Rev 3092 129090, Москва, ул. Б.Спаская, 25, стр.3,
Наш № 2007111116/11(012073) ООО "Юридическая фирма Городисский и
Партнеры",
*При переписке просьба ссылаться на номер заявки
и сообщить дату получения данной корреспонденции*

08 ИЮЛ 2008

РЕШЕНИЕ
о выдаче патента на изобретение

(21) Заявка № 2007111116/11(012073)

(22) Дата подачи заявки 26.05.2005

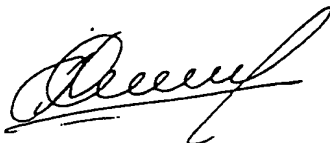
В результате экспертизы заявки на изобретение по существу установлено, что
☐ заявленное изобретение
☒ заявленная группа изобретений

относится к объектам патентных прав и соответствует условиям патентоспособности,
предусмотренным Гражданским кодексом Российской Федерации, в связи с чем
принято решение о выдаче патента на изобретение.

Заключение по результатам экспертизы прилагается.

Приложение: на 7 л. в 1 экз.

Руководитель



Б.П.Симонов

Date G&P: 11/07/2008



0004263800

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ЭКСПЕРТИЗЫ

(21) Заявка № 2007111116/11(012073) (22) Дата подачи заявки 26.05.2005
(24) Дата начала отсчета срока действия патента 26.05.2005
(85) Дата начала рассмотрения международной заявки на национальной фазе 27.03.2007

ПРИОРИТЕТ УСТАНОВЛЕН ПО ДАТЕ

☒ (30) подачи первой(ых) заявки(ок) в государстве-участнике Парижской конвенции
(31) Номер первой(ых) заявки(ок) (32) Дата подачи первой(ых) заявки(ок) (33) Код страны
1. 2004-248800 27.08.2004 JP

(86) Заявка № РСТ/JP2005/010106 от 26.05.2005 (96) Заявка № ЕА

(87) Номер публикации и дата публикации заявки РСТ WO2006/022061 от 02.03.2006

(72) Автор(ы) УТИДА Кендзи, JP

(73) Патентообладатель(и) ТОЙОТА ДЗИДОСЯ КАБУСИКИ КАЙСЯ, JP

(54) Название изобретения АВТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, СПОСОБНОЕ
ПРЕДОТВРАЩАТЬ НЕИСПРАВНОСТИ И ОТКЛЮЧАТЬ СИСТЕМУ ВЫСОКОГО
НАПРЯЖЕНИЯ ПРИ АВАРИИ

(см. на обороте)

03	1	110403
----	---	--------

ВНИМАНИЕ! С целью исключения ошибок просьба проверить сведения, приведенные в заключении, т.к. они без изменения будут внесены в Государственный реестр изобретений Российской Федерации, и

Адрес для переписки с патентообладателем или его представителем, который будет опубликован в официальном бюллетене

указан на лицевой стороне бланка решения

Адрес для направления патента

указан на лицевой стороне бланка решения

В результате экспертизы заявки по существу, проведенной в отношении первоначальной формулы изобретения установлено соответствие заявленной группы изобретений требованиям статей 1349 и 1350 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Формула изобретения приведена на странице(ах) 3-6.

(21) 2007111116/11

(51) МПК

B60L 3/04(2006.01)

(57)

1. Автотранспортное средство (1), имеющее подушку безопасности, содержащее устройство (24) запуска подушки безопасности; первый блок (22) управления, предназначенный для определения столкновения транспортного средства и выдачи команды на запуск устройства запуска подушки безопасности, при этом первый блок управления содержит полупроводниковый датчик (46) столкновения и первый узел (44) управления для выдачи сигнала на отключение источника питания высокого напряжения и аварийного сигнала на отключение источника питания высокого напряжения в ответ на выходной сигнал полупроводникового датчика столкновения, источник питания (6, 8) высокого напряжения, узел (SMR1-SMR3) отключения, предназначенный для отключения выхода источника питания высокого напряжения; второй блок (14) управления для управления узлом отключения, причем второй блок управления вызывает немедленное отключение выхода источника питания высокого напряжения узлом отключения, когда выдается сигнал на отключение источника питания высокого напряжения, и вызывает немедленное отключение выхода источника питания высокого напряжения узлом отключения, когда выдается аварийный сигнал на отключение источника питания высокого напряжения и когда выполнен определенный критерий.

2. Автотранспортное средство по п.1, отличающееся тем, что первый блок (22) управления дополнительно содержит аварийный датчик (48) для обнаружения столкновения независимо от полупроводникового датчика столкновения, и первый узел (44) управления, предназначенный для формирования сигнала на отключение источника питания высокого напряжения, когда аварийный датчик (48) обнаруживает столкновение и когда выходной сигнал полупроводникового датчика (46) столкновения удовлетворяет определенному критерию.

3. Автотранспортное средство по п.1, отличающееся тем, что дополнительно содержит датчик (16, 18, 20) столкновения, предназначенный для обнаружения столкновения, приводящего к выходу из строя источника питания высокого напряжения, независимо от полупроводникового датчика столкновения, при этом второй блок (14) управления содержит второй узел (34) управления для отключения выхода источника питания высокого напряжения узлом отключения, когда поступает аварийный сигнал на отключение источника питания высокого напряжения и когда датчик столкновения обнаруживает столкновение.

4. Автотранспортное средство по п.3, отличающееся тем, что первый узел (44) управления предназначен для оценивания выходного сигнала полупроводникового датчика (46) столкновения с точки зрения критерия, соответствующего датчику (16, 18, 20) столкновения, и выдачи на выходе аварийного сигнала на отключение источника питания высокого напряжения.

5. Автотранспортное средство по п.1, отличающееся тем, что первый блок (22) управления дополнительно содержит аварийный датчик (48), первый узел управления предназначен для приема выходного сигнала полупроводникового датчика (46) столкновения и определения, удовлетворяет ли выходной сигнал первому критерию, в соответствии с которым должна наполняться подушка безопасности, второму критерию, в соответствии с которым цепь источника

питания высокого напряжения считается разорванной, и третьему критерию, в соответствии с которым считается, что произошло некое столкновение, хотя первый критерий не выполнен, и первый узел управления предназначен для формирования на выходе сигнала на отключение источника питания высокого напряжения, когда определяет, что выходной сигнал удовлетворяет первому критерию или второму критерию и когда аварийный датчик обнаруживает столкновение, и формирования на выходе аварийного сигнала на отключение источника питания высокого напряжения, когда определено, что выходной сигнал удовлетворяет третьему критерию.

6. Автотранспортное средство (1), имеющее подушку безопасности, содержащее источник питания (6, 8) высокого напряжения, узел (SMR1–SMR3) отключения, предназначенный для отключения выхода источника питания высокого напряжения в ответ на сигнал на отключение источника высокого напряжения, устройство (24) запуска подушки безопасности, первый блок (22) управления, содержащий полупроводниковый датчик (46) столкновения, предназначенный для определения столкновения с транспортным средством, аварийный датчик (48) для определения столкновения независимо от полупроводникового датчика столкновения, первый узел (44) управления, предназначенный для формирования команды запуска на устройство запуска подушки безопасности, когда аварийный датчик обнаруживает столкновение и когда выходной сигнал полупроводникового датчика столкновения удовлетворяет определенному первому критерию, и для формирования сигнала на отключение источника питания высокого напряжения, когда аварийный датчик обнаруживает столкновение и когда выходной сигнал полупроводникового датчика столкновения удовлетворяет определенному второму критерию.

7. Автотранспортное средство (1), имеющее подушку безопасности, содержащее источник питания (6, 8) высокого напряжения, узел (SMR1–SMR3)

отключения, предназначенный для отключения выхода источника питания высокого напряжения в ответ на сигнал определения отключения источника питания высокого напряжения, устройство (24) запуска подушки безопасности, первый блок (22) управления, содержащий полупроводниковый датчик (46) столкновения, предназначенный для определения столкновения с транспортным средством, аварийный датчик (48) для обнаружения столкновения независимо от полупроводникового датчика столкновения, первый узел (44) управления, предназначенный для формирования команды запуска на устройство запуска подушки безопасности, когда аварийный датчик обнаруживает столкновение и когда выходной сигнал полупроводникового датчика столкновения удовлетворяет определенному первому критерию, и выдачи аварийного сигнала, когда выходной сигнал полупроводникового датчика столкновения удовлетворяет определенному второму критерию, датчик (16, 18, 20) столкновения, предназначенный для обнаружения столкновения независимо от полупроводникового датчика столкновения, второй блок (14) управления, предназначенный для формирования сигнала на определение отключения источника питания высокого напряжения, когда датчик столкновения обнаруживает столкновение и выводится аварийный сигнал.

- (56) JP 11170963 A, 29.06.1999;
JP 7096815 A, 11.04.1995;
JP 2003009303 A, 10.10.2003;
RU 2208534 C1, 20.07.2003;
SU 1699833 A1, 23.12.1991.

При публикации сведений о выдаче патента будут использованы в первоначальной редакции заявителя описание, чертежи на фиг. 3, 4, и замененные чертежи на фиг. 1 и 2.

Приложение: реферат, скорректированный экспертизой, на 1 л. в 1 экз.

Заместитель заведующего отделом
транспортной техники ФГУ ФИПС



М.Е.Стебелева
8 (499) 240 62 34

К.Ю. Ампилов
8 (499) 240 63 01

(54) АВТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, СПОСОБНОЕ
ПРЕДОТВРАЩАТЬ НЕИСПРАВНОСТИ И ОТКЛЮЧАТЬ СИСТЕМУ
ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ ПРИ АВАРИИ

Реферат

(57) Изобретение относится к автотранспортному средству, имеющему электрическую систему высокого напряжения. По первому варианту, автотранспортное средство содержит устройство запуска подушки безопасности, первый блок управления, первый узел управления, второй блок управления. По второму варианту, автотранспортное средство содержит источник питания высокого напряжения, узел отключения, устройство запуска подушки безопасности, первый блок управления, первый узел управления. По третьему варианту, автотранспортное средство содержит источник питания высокого напряжения, узел отключения, устройство запуска подушки безопасности, первый блок управления, первый узел управления, датчик столкновения, второй блок управления. Технический результат заключается в повышении безопасности. 3 н.з. и 4 з.п. ф-лы, 4 ил.

Референт К.Ю. Ампилов